



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/39-INFORME
11/09/17

**TRIGÉSIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/39)**

(San Salvador, El Salvador, 15 y 16 de agosto de 2017)

INFORME

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su Trigésimo Novena Reunión los días 15 y 16 de agosto de 2017, en San Salvador, el Salvador.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. René López, Presidente del Consejo Directivo de Aviación Civil de El Salvador, dio la bienvenida a los asistentes e inauguró a la Reunión.

Secretaría, Participantes y Coordinación

3. La Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la reunión 35 delegados, representando a 10 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 3 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

4. Actuó como Coordinador de la Reunión el Sr. Jorge Puquirre, Director Ejecutivo de la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador, asistido por el Secretario de la CLAC.

Orden del Día

5. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día que figura como **Adjunto 2** del presente informe, presentado por la Secretaría.

Cuestión 1 del

Orden del Día: **Proyecto: Proceso Actuación Internacional**
Macrotarea: Transporte y Política Aérea

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Pasajeros Disruptivos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/09– Colombia

6. El Secretario, en representación de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/09, en ella recordó que en la Reunión del GEPEJTA/38 (Isla de Flores, Guatemala, mayo de de 2017), Colombia abordó el tema de los pasajeros que se comportan de manera insubordinada, disruptiva o perturbadora, que perjudican los servicios aéreos por los actos lesivos que cometen y que alteran el orden o la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave y que en esa oportunidad se propuso "...trabajar en un Proyecto de Resolución o Recomendación que constituya un modelo referente a ser incorporado en las regulaciones internas de los Estados que así lo consideren, conteniendo por ejemplo elementos como:

- a) Constituir como un derecho del transportador aéreo la denegación del servicio que éste presta, a aquellos pasajeros que cometan actos indebidos o contrarios a la seguridad y que se encuentren establecidos como tales en la regulación de cada país, sin que ello afecte la facultad para investigar y sancionar las conductas en cuestión por parte de la Autoridad Aeronáutica u otra Autoridad competente en cada país;
- b) La reincidencia en las conductas será un factor determinante para la denegación del servicio;
- c) Dicha restricción podrá ser aplicada hasta por un término máximo de un año;
- d) La obligatoriedad de las aerolíneas de someter a aprobación de la Autoridad Aeronáutica el procedimiento de denegación del servicio, el cual deberá contener: conductas, pruebas y notificación de la medida al pasajero y a la Autoridad;
- e) La tasación del tiempo de restricción de vuelo establecido por la aerolínea; deberá ser valorada en cada caso dependiendo de la gravedad del hecho y serán las aerolíneas quienes en sus políticas internas establezcan dicho término previa documentación del caso y con hechos demostrados;
- f) La Autoridad Aeronáutica, a solicitud del pasajero, podrá actuar como segunda instancia, a fin de revisar la medida;
- g) Esta restricción de vuelo será frente a cada aerolínea en particular donde el pasajero haya cometido la conducta".

7. Recordó asimismo, que en aquella oportunidad la Nota tuvo una amplia acogida y se valoró la importancia de la misma por cuanto es una realidad la masificación del transporte aéreo lo cual implicó el ingreso a las aeronaves de personas con diversos niveles de educación, costumbres y tipos psicológicos. Igualmente se plantearon inquietudes respecto a las regulaciones existentes sobre derechos fundamentales, considerando que el transporte aéreo es un servicio público de una parte y de otra no debe perderse de vista el derecho a la locomoción o movilidad de las personas.

8. Agregó además que, luego de un amplio debate el GEPEJTA había considerado pertinente elaborar una encuesta que permitiera tener mayores elementos de análisis, conocer la realidad y tratamiento que la región tiene sobre la materia y que para dicho fin, Chile había prestado un apoyo para este trabajo suministrando la encuesta que se circuló a los Estados miembros. De dicha encuesta se obtuvo respuesta de 9 Estados miembros de la CLAC (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Guatemala, El Salvador, Perú, República Dominicana y Venezuela, la muestra recolectada representó el 40.90% y se mostraron los resultados obtenidos por cada una de las preguntas de la encuesta.

9. Durante el debate, la Experta de República Dominicana consultó sobre la posibilidad de

obtener una explicación que pudiera mostrar la forma de establecer las normas o marco legal para los pasajeros disruptivos. A continuación, el Experto de Venezuela indicó que este tema se derivaba del AVSEC/FAL, pues cada plan de seguridad trata de dar una definición y que era necesario tipificar el tema, de tal forma que se establezcan dos tipos de sanción (penal y administrativa). Por su parte, la Representante del INSTIBAEROSPA solicitó información acerca de qué significaba realmente el tema en discusión y cómo esto se diferenciaba de pasajeros presuntamente terroristas.

10. El Experto de Chile tomó la palabra a continuación, para dar a conocer la experiencia de su país y el trabajo que vienen realizando en relación a este tema, indicando que se había constituido una “mesa de trabajo”, misma que estaba analizando la aplicación práctica de las normas, destacando que el comportamiento de un pasajero disruptivo podría generar serias complicaciones en la seguridad operacional de la aeronave. Estas mesas de trabajo procuraban un análisis de la aplicación práctica de las normas, en temas que no eran transparentes para los tribunales de justicia. De igual forma, se buscaba mejorar la comunicación policía/tribunales, también desarrollar campañas promocionales e informativas para los pasajeros, en procura de cambiar la cultura en esta materia.

11. Seguidamente, el Experto de Guatemala expresó su coincidencia con Chile en el sentido que los demás Estados también deberían ampliar la información de cómo se trataba este tema al interior de sus Estados, para lo que debería modificarse la encuesta y con una nueva tabulación de la misma, el Punto Focal elabore un Proyecto de Recomendación.

Conclusión

12. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar al Punto Focal ampliar la encuesta, teniendo en cuenta lo expresado en el párrafo precedente y volverla a circular, a fin que los Estados que aún no lo han hecho, la completen a la brevedad y aquellos que sí lo han hecho, amplíen la información; y,
- b) encargar al Punto Focal la elaboración de un Proyecto de Recomendación sobre “pasajeros disruptivos”, para discutirlo en la próxima Reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.2 del Orden del Día:

Protección al Consumidor

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/10 – Colombia

13. El Secretario, en representación de Colombia, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/10, recordando que la OACI adoptó los principios básicos en materia de protección al consumidor, lo cual representaba un importante logro de la Organización en aras de promover la convergencia y la compatibilidad de los regímenes de protección del consumidor a nivel mundial, los cuales conducen al desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y que recientemente el Panel de Reglamentación (ATRP) reunido en Montreal, Canadá, julio de 2017, al revisar el tema tomó nota de los acontecimientos ocurridos desde la adopción de los principios básicos de la OACI y confirmó la importancia y la utilidad de los principios para que los Estados y las partes interesadas de la industria abordaran las cuestiones relativas a la protección de los consumidores.

14. Asimismo agregó que, varios miembros advirtieron que sus Estados habían adoptado políticas o normas basadas en los principios, expresando su voluntad de compartir sus experiencias y que el Panel había concluido que sería deseable conceder más tiempo a los Estados y a la industria para obtener más experiencia sobre la aplicación de los principios básicos en la práctica antes de introducir en ellos enmiendas sustantivas. Asimismo, también se vio conveniente que la Secretaría de OACI siga supervisando la evolución de los acontecimientos, alentando la retroalimentación de los Estados y la industria, compartiendo sus conclusiones con el Panel y, cuando fuera necesario, iniciar un examen de los

principios fundamentales.

15. Abierto el debate, el Experto de Chile amplió la información presentada en la Nota de estudio, indicando que no se había avanzado en el trabajo del Panel, por lo que finalmente se alargó el plazo. Desde sup unto de vista, habían dos visiones que apuntaban a reservas y cláusulas de salvaguardia en temas relativos al texto de libre competencia y medidas comerciales y que era difícil arribar a un solo instrument, pues algunos Estados planteaban el desarrollo de otro Acuerdo y protocolo separado. Por último, se planteaba desarrollar un Plan Mundial de Transporte Aéreo, similar al del GASP y GAN, asunto que quedó pendiente de análisis.

16. Por su parte, el Experto de IFALPA informó que su Organización participó junto a la ITF, en Coordinación con la OIT, teniendo en cuenta los temas laborales con el propósito de que el Panel y la comunidad aeronautica entienda la situación de trabajo, de los empleados de las líneas aéreas.

17. Por su parte, el Representante de El Salvador, informó que en su país y otros existen nuevas instituciones que tienen a su cargo, la protección del consumidor y se han generado varias demandas que podrían haber sido resueltas con penas exageradas, no relacionadas con la gestión del transporte aéreo. Este último tema, fue confirmado por el Experto de ALTA, que informó que otros Organismos en los Estados intervienen en estos temas, sin conocer las particularidades de este modo de transporte. En ese sentido, recordó que está en proceso de actualización la Res. A18-03 sobre “Servicio al cliente y calidad total”, por lo que sería conveniente generar un debate amplio sobre este tema, teniendo en cuenta lo expresado en el Panel de OACI.

Conclusión

18. El GEPEJTA acordó solicitar a los Estados miembros que envíen la regulación aplicable a este tema al Punto Focal, a fin de que Colombia y Brasil puedan trabajar en la actualización de la Resolución y presentar las modificaciones correspondientes en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Conclusiones del Panel de Regulación del Transporte Aéreo de la OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/11– Colombia

19. A continuación, el Secretario, volvió a tomar la palabra, en representación de Colombia, para presentar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/11, respect a las Conclusiones del Panel de Regulación de Transporte Aéreo de la OACI, destacando que la agenda trabajada durante el evento se centró en los siguientes temas:

- 1) Completar el examen de un acuerdo internacional mediante el cual los Estados puedan liberalizar el acceso a los mercados
- 2) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos
- 3) Continuar el desarrollo de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea
- 4) Examinar y perfeccionar los principios básicos de la OACI de alto nivel, no vinculantes y no prescriptivos sobre la protección de los consumidores, cuando sea necesario
- 5) Prestar asistencia, cuando sea necesario para promover las políticas y el material de orientación de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional y mantenerlos pertinentes, actualizados y receptivos a los cambios y las necesidades de los Estados Miembros de la OACI
- 6) Desarrollar nuevas orientaciones, cuando sea necesario, para facilitar la liberalización, incluidas las cuestiones importantes que puedan surgir a medida que avance el proceso de

liberalización

7) Participar en el examen del concepto propuesto para un Plan Mundial de Transporte Aéreo (GATP)

8) Asumir otras tareas que le sean asignadas por el Comité de Transporte Aéreo (ATC). Al realizar su labor, el Grupo Especial deberá tener en cuenta las orientaciones pertinentes de la Asamblea, el Consejo y el Comité, incluida la Declaración refundida de las políticas de la OACI en materia de transporte aéreo (Resolución A39) y los Objetivos Estratégicos de la OACI para 2017- 2019.

20. Sobre el particular, la Nota de estudio indicaba que, las opiniones sobre el proyecto de acuerdo para la liberalizar el acceso al mercado seguían divididas planteandose que, si el acuerdo debía ser ambicioso y altamente liberal - o adoptar un enfoque menos ambicioso y gradual. Al respect, agregó que algunos apoyaron un acuerdo plenamente liberalizado, creyendo que ese enfoque es coherente con la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo y el mandato conferido al grupo, mientras que otros estaban a favor de un enfoque gradual de liberalización que pudiera atraer a tantos Estados como fuera posible para inscribirse a corto plazo. Esta diferencia de enfoques se reflejaba en las opiniones de los participantes sobre la inclusión de los derechos de tráfico para los servicios de pasajeros en el acuerdo de línea de base, donde aquellos que abogaban por un enfoque altamente liberal argumentaron que el acuerdo de línea de base debería incluir los derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad y aquellos que apoyaban un enfoque más gradual, trataron de incluir sólo derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad en el acuerdo de línea de base con los derechos de tráfico de 5ª libertad incluidos como parte de un protocolo separado.

21. Sobre la base de la discusión, el Panel acordó informar y recomendar al Comité de Transporte Aéreo (ATC) que continúe con su tarea de desarrollar un acuerdo multilateral, pero sin estar sujeto a un calendario específico, que permitiera que el Panel siguiera intercambiando opiniones sobre los beneficios de la liberalización a fin de construir un caso de consenso sobre las cuestiones clave. Además, el Panel también debería presentar una alternativa enfocada a avanzar en la labor sobre la base de la elaboración de un acuerdo principal que abarque un marco jurídico común y tres protocolos distintos sobre los derechos de tráfico-uno que abarcaba las 3ª y 4ª libertades; otra cubriendo las libertades 3ª, 4ª y 5ª; Y otro que abarca los servicios de carga aérea. El Panel observaría que esta última opción arriesgaba agregar complejidades adicionales al sistema y que ese enfoque también dependía de llegar a un acuerdo sobre otras cuestiones clave, como las "garantías" y la propiedad y el control.

22. Respecto al desarrollo de un acuerdo internacional para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, el Panel estableció que a la luz de las diferentes características de la operación de carga aérea, es pertinente elaborar un protocolo autónomo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea, que abarcaba derechos de tráfico de hasta de séptima libertad del aire. Sobre la elaboración de un acuerdo internacional para liberalizar la propiedad y el control de los transportistas aéreos, el Panel acordó elaborar un convenio multilateral independiente sobre la inversión extranjera en las líneas aéreas, tal como propuso el documento WP / 8, y pidió a los autores conjuntos de la propuesta que presentaran el proyecto de texto para su examen.

23. Finalmente, el Punto Focal solicitaba a los Delegados que analizarán la información y sugirieran acciones que estimaran convenientes. Por su parte, la Delegada de República Dominicana propuso tener como base los modelos de acuerdo MASA/OACI para encontrar la forma de llegar a la liberalización del transporte aéreo.

Conclusión

24. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/04– Chile

25. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/04 sobre el “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados de la CLAC”, durante su presentación recordó que la XIX Asamblea de la CLAC aprobó la Res. A19-03, la misma que exhortaba a los Estados a suscribir, de forma inmediata o gradual, dicho Acuerdo, el cual surgió de un trabajo realizado por el Grupo *ad hoc* con los aportes de los Estados e iniciativas que la OACI y la misma CLAC habían venido adoptando en materia de flexibilización del transporte aéreo internacional a partir de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5).

26. A continuación, el Experto se refirió a la situación actual del tema, destacando que han pasado siete años desde la aprobación de este Acuerdo por la Asamblea de la CLAC y de su apertura para la firma y que, hasta la fecha, puede constatarse que son nueve los Estados miembros de CLAC que lo han suscrito o se han adherido a él: Brasil, Chile, Colombia, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

27. Seguidamente reiteró que se trataba de un Acuerdo que se caracteriza por elementos tales como:

- a) concesión de derechos de tráfico hasta la sexta libertad en servicios de pasajeros, y hasta la séptima libertad en servicios de carga exclusiva y en servicios combinados de pasajeros y carga;
- b) designación basada en el criterio de la sede principal de negocios y control normativo;
- c) múltiple designación de empresas operadoras por cada Estado parte;
- d) libre determinación de tarifas y de capacidad por parte de los operadores;
- e) concesión del derecho de cabotaje;
- f) amplias facilidades y oportunidades comerciales

28. Agregó asimismo que, conforme se desprende del texto mismo y del tenor de las discusiones y propuestas que llevaron a concluir el instrumento en cuestión, su objetivo y fin principal era generar una mayor integración regional a través de un acuerdo de cielos abiertos, eliminando restricciones a la provisión de los servicios aéreos entre los Estados que se hagan Parte, en un entorno de amplitud en la concesión de derechos.

29. A continuación se refirió a uno de los aspectos más relevantes del Acuerdo, en lo estipulado en el Artículo 37 “Reservas”, disposición que admite expresamente la posibilidad de que, al firmar, ratificar, aceptar o aprobar el acuerdo, o al adherirse a él, los Estados formulen reservas al texto, es decir, puedan excluir o modificar unilateralmente los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese mismo Estado, mediante una declaración orientada a dichos fines, agregando que algunos de los Estados firmantes han hecho uso de esta facultad, declarando reserva por ejemplo a la concesión del derecho de cabotaje y que, adicionalmente, el Acuerdo no prohíbe ni condiciona el retiro en cualquier momento de las reservas formuladas.

30. Destacó asimismo, que para que los efectos previstos por el Acuerdo puedan alcanzar su máxima expresión, es altamente deseable que las reservas que se formulen a su texto fueran las mínimas posibles y que no afecten su objeto y fin esencial y que en base a esto, más allá de los grados de apertura que cada legislación o política interna de los Estados miembros legítimamente considere, este acuerdo también puede ser aprovechado para contar con un marco de condiciones uniformes en todo aquello que no afecte a la concesión de derechos de tráfico, sin necesidad de fraccionar a estos últimos ni dañar el

espíritu y objeto de lo convenido, según se expuso más arriba. Lo anterior puede alcanzarse mediante un adecuado uso del derecho a reservas por parte de los Estados que no se consideren en situación de adoptar hasta la sexta libertad, empleando las reservas para excluir de la aplicación del acuerdo todos los derechos de tráfico que éste contempla, sin fraccionamientos. Considerando que, de esta manera la Región contaría al menos con un consenso uniforme en cuanto todas las demás cláusulas y condiciones administrativas que forman parte de una relación aeronáutica comercial internacional, mientras continúa el avance en materia de derechos de tráfico.

31. Terminó su presentación, invitando a tener en cuenta que detrás de esta iniciativa subyace el esfuerzo conjunto de los Estados miembros de la CLAC, empeñados en afirmar dentro de la Región la tendencia a flexibilizar la prestación de servicios de transporte aéreo comercial impulsada a nivel mundial, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre los países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentando un sistema seguro, ordenado y eficiente, la adhesión a este acuerdo por parte del mayor número de Estados miembros de la CLAC constituiría un significativo avance en el desarrollo del transporte aéreo en la Región. Además, en caso que esto no pudiera lograrse debido a las legítimas posiciones de los Estados que poseen políticas aerocomerciales menos abiertas, estimamos atendible que estos Estados consideren igualmente suscribir y ratificar el acuerdo, pero haciendo reserva de todos los derechos de tráfico contemplados en el texto, de manera que al menos puedan sumar sus voluntades para generar un marco jurídico multilateral común para Latinoamérica en todo aquello que no incida en la concesión de derechos de tráfico. Así, una vez que sus políticas internas lo permitan, podrán retirar sus reservas y adherir al total de libertades pactadas en el instrumento. Esta modalidad ayudaría también a contar con una estructura básica para las relaciones entre todos aquellos Estados de la Región que no tienen acordada relación bilateral alguna hasta la fecha.

32. Durante el debate, la Delegada de República Dominicana manifestó su apoyo a la Nota de estudio presentada por Chile, destacando la campaña que realizó su Estado en su momento, para fomentar la integración y conectividad entre los Estados. Seguidamente, el Delegado de El Salvador expresó que su Estado se estaría adhiriendo a este Acuerdo en los próximos días.

Conclusión

33. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información preentada.

Cuestión 2 del Orden del Día:

Proyecto: Armonización Regulatoria entre los Estados de la CLAC
Macrotarea: Gestión aeroportuaria

Cuestión 2.1 del Orden del Día:

Planificación aeroportuaria y desarrollo armónico de la ciudad-aeropuerto

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/05 – Chile

34. El Delegado de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/05 recordando que en la Reunión del GEPEJTA/37, celebrada en Lima, Perú, julio de 2016, el Grupo *ad hoc* “Gestión Aeroportuaria”, presentó la NI/05 relacionada con el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria. En aquella oportunidad, se planteó la necesidad de contar con un Manual de esas características y que reconociendo esta necesidad, Chile consideraba relevante tener presente elementos de planificación aeroportuaria que aseguren el desarrollo normal de los aeropuertos en su relación con la expansión de las ciudades, de manera de propender al desarrollo armónico ciudad-aeropuerto.

35. A continuación se refirió al crecimiento horizontal de las ciudades que ha ido paulatinamente poniendo en riesgo el normal desarrollo de los aeropuertos y de la actividad aeronáutica, pues muchos aeropuertos se habían ido rodeando de asentamientos humanos y, a consecuencia de ello, se han visto expuestos a restricciones en su operación aérea por parte de la autoridad como forma de mitigar

las externalidades negativas que generan a las poblaciones vecinas, pues los asentamientos humanos colindantes a aeródromos se encuentran expuestos a distintas formas de contaminación –de las cuales la más evidente es la acústica- como consecuencia del normal funcionamiento de la infraestructura (fuente de contaminación fija) y de la operación aérea (fuente de contaminación móvil).

36. Asimismo expresó que, con el fin de corregir o paliar los efectos contaminantes, las autoridades suelen adoptar medidas que terminan afectando el normal funcionamiento de los recintos aeroportuarios. Un ejemplo de esto es lo ocurrido en Chile, donde a propósito del proyecto de construcción de la segunda pista del aeropuerto de Santiago, la autoridad medioambiental requirió una declaración de impacto ambiental que terminó estableciendo restricciones de uso a la nueva pista durante el horario nocturno con el objeto de mantener los niveles de ruido máximos tolerables por las personas durante esas horas, restricciones como la descrita generan un importante impacto en el desarrollo aeronáutico, ya que disminuyen las posibilidades de expansión del tráfico aéreo al reducir su capacidad de uso de pistas.

37. Continuó su presentación destacando las dificultades en la coexistencia entre los aeropuertos y sus poblaciones aledañas lo que ha propiciado que distintos Estados busquen mecanismos para lograr un equilibrio en el desarrollo de las ciudades y los aeropuertos. Por una parte, se podrían generar incentivos para la reducción de contaminantes y también generar una gestión ordenada del suelo que permita una convivencia armónica entre la actividad aeroportuaria y las otras actividades humanas que la circundan. Puso como ejemplo a CASOS que, con Estados Unidos, las autoridades locales son las encargadas de la planificación urbana, zonificación y regulación del suelo, mientras que el gobierno federal ejerce el rol de facilitador en la coordinación entre los aeropuertos, la comunidad local, los condados y las agencias de coordinación regional para asegurar que exista un uso compatible de suelos alrededor de las zonas de aeropuertos. La Administración de Aviación Federal (FAA) desarrolla un programa que otorga asistencia financiera a los operadores de aeropuertos de uso público para evaluar los impactos del ruido producido, e identificar y llevar a cabo medidas que busquen su reducción, los cuales corresponden a programas de compatibilidad de ruido y programas de aislación de ruido.

38. Por otro lado, observó que en el caso de España, se ha buscado conciliar la actividad aérea y el desarrollo urbano a través de servidumbres aeronáuticas acústicas. En este modelo regulatorio, el área afecta a servidumbre se determina mediante mapas de ruidos elaborados por la autoridad competente (municipios o comunidades autónomas), en cuya área las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica normalmente aplicables, imponiendo una menor protección de contaminación por ruido. Esto dará lugar a limitaciones para determinados usos de suelo, actividades, instalaciones o edificaciones a fin de generar compatibilidad entre esta zona y la actividad aeronáutica. Por otra parte, con el objeto de prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica se deben elaborar planes de acción, los cuales contendrán medidas preventivas, compensatorias o correctivas (planes de aislamiento acústico).

39. Antes de concluir, informó que con con el objetivo de conciliar el desarrollo urbano y el aeronáutico, Chile se ha trazado como desafío contar con un marco regulatorio que vincule la planificación aeronáutica y la urbana. Actualmente, su legislación carece de un instrumento legal que propenda a un equilibrio entre la ciudad y el aeropuerto, por lo cual se ha identificado la necesidad de contar con una planificación aeronáutica de largo plazo, para lo cual se ha elaborado un ante Proyecto de ley que incorporará a los planes maestros de aeródromos la definición de una “zona de influencia”, entendida como el área destinada a compatibilizar las actividades o edificaciones del entorno del aeródromo con el ruido generado por las operaciones del mismo. Dicha zona de influencia se determinará según el mapa de ruido proveniente de fuentes fijas y móviles correspondientes al aeródromo, y será definida por el nivel máximo de ruido de acuerdo al estándar mínimo de acondicionamiento acústico exigido para las edificaciones.

40. Terminó su presentación manifestando que la planificación aeroportuaria requiere considerar las externalidades medioambientales de la operación aérea y propender a objetivos de compatibilidad entre el desarrollo urbano y la actividad aeronáutica, sea mediante instrumentos regulatorios o incentivos que favorezcan el equilibrio.

41. Iniciando el debate, el Delegado de Argentina preguntó acerca del tipo de edificaciones que existían alrededor del aeropuerto en Santiago y si había alguna excepción a esta ley. De igual forma, consultó si habría alguna medida “expost” sobre las edificaciones que ya existen. Sobre lo cual, el Delegado de Chile expresó que este ante Proyecto no dispone de excepciones, para que se produzca un efecto práctico.

42. Continuó el debate con la intervención de los Expertos de El Salvador, del INSTIBAEROSPA y Cuba, quienes informaron sobre la normatividad que rige en sus respectivos Estados en cuanto a la construcción alrededor de los aeropuertos y los sitios aledaños en los aeropuertos, así como la expansión de las ciudades y la limitación de las servidumbres aeronáuticas. Recordando asimismo, que muchos de los aeropuertos de nuestra Región fueron construidos hace muchos años, sin coordinación con autoridades municipales y/o sujetas a autorizaciones de construcción no coordinadas.

43. Por su parte, la Secretaría informó sobre el trabajo que venían desarrollando en Europa y Asia sobre la relación ciudad-aeropuerto, haciendo notar que, en la última Conferencia Habitat de las Naciones Unidas sobre el crecimiento de las ciudades, este tema fue discutido y se proyecta desarrollarlo con un amplio criterio de coordinación, entre los modos de transporte, la conectividad de los mismos y el desarrollo ordenado de las ciudades, liderado por los municipios, razón por la cual las Autoridades aeronáuticas deberían participar en la planificación de las ciudades por parte de los municipios y viceversa.

Conclusión

44. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada y resolvió trasladar el análisis de este tema al Grupo *ad hoc*, encargado de desarrollar el Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria.

Cuestión 2.2 del Orden del Día:

Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/12 – Uruguay

45. El Secretario, en representación de Uruguay, realizó la presentación de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/12 sobre el Manual Regulatorio de Aeropuertos, recordando que durante la Reunión del GEPEJTA/38 (Isla de Flores, Guatemala, mayo de 2017), el Grupo *ad hoc* presentó una Nota de estudio planteando la necesidad de contar con el análisis de la información que los Estados brindaran en la encuesta sobre “seguimiento de aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación y proceso de concesión de aeropuertos”, puesto que dicha información era un factor preponderante para la elaboración del índice de dicho manual.

46. A continuación, recordó que en dicha Reunión, el Delegado de Chile expresó que con la incorporación del capítulo Medio Ambiente y específicamente la contaminación por ruido podría existir incompatibilidad en el crecimiento de las ciudades que rodean los aeropuertos, lo cual generaría restricciones a la Autoridad Aeronáutica y que para ello sería necesario generar un mapa de ruido, el cual debe ser consistente con el desarrollo aeronáutico y territorial tanto en ciudades en desarrollo como en ciudades ya desarrolladas donde se torna más complejo aún, por lo que sería oportuno ingresar al tema mapa de ruido, políticas territoriales y desarrollo futuro de la aviación con el objetivo de que no se interrumpa la actividad aeronáutica y que obviamente se permita la construcción territorial. Asimismo, expresó que el proyecto de ley de Chile, podría ser de gran aporte para el tema Medio Ambiente y por lo tanto Gestión Aeroportuaria.

47. Durante el debate, el Delegado de Guatemala expresó que como responsable de la Macrotarea “Medio Ambiente”, sugería incluir temas como sistema de gestión ambiental, manejo de residuos y desechos, entre otros al manual.

Conclusión

48. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó:
- a) Dar un plazo adicional de 30 días para que, aquellos que no hayan respondido en línea la encuesta, que consta en la página web de la CLAC, procedan a hacerlo;
 - b) Que el Grupo tenga en cuenta la sugerencia del Delegado de Guatemala; y,
 - c) Que el Ponente del Grupo (Uruguay), se encargue de convocar a una reunión presencial, aprovechando alguna de las reuniones que convoque la Secretaría, con el propósito de continuar con la elaboración del manual regulatorio.

Cuestión 3 del Orden del Día:

Proyecto: Capacitación de los Recursos del Sistema de Aviación Civil **Macrotarea: Capacitación**

Cuestión 3.1 del Orden del Día:

Necesidades de Instrucción 2017-2020

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/02 – Secretaría

49. El Secretario presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/02 recordando que, desde el 2008 la CLAC viene organizando eventos de capacitación sobre la base del listado de necesidades identificadas a través de la encuesta elaborada y circulada por la Secretaría. Algunos de estos cursos y/o seminarios ya se han efectuado o programado en el presente año.

50. En lo concerniente a la encuesta de necesidades de instrucción 2017-2020, se han recibido respuestas de Argentina, Bolivia (Unidad de Planificación), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Venezuela. Considerando el limitado número de respuestas, el GEPEJTA acordó establecer un plazo de 30 días adicionales.

Conclusión

51. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información, acordando extender el plazo a 30 días para que los Estados envíen sus respuestas.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Avance en Macrotarea: Capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/07 – Argentina

52. El Delegado de Argentina presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/07, la misma que hacía referencia a la necesidad de plantear acciones dentro del marco del Plan Estratégico del IPAC, en respuesta a la multilateralidad de acción que el Organismo presentaba, así como a su despliegue operativo. De esta manera, se refirió a las capacitaciones expuestas en la Nota de estudio del GEPEJTA/38 en relación a: Capacitación mandos medios en sistema de aeronaves no tripuladas (RPAS): gestión operativa, factores humanos, e investigación de accidentes, la capacitación en el manejo de stress en la aviación civil, la problemática y solución sobre el impacto del stress en relación a la seguridad operacional, la capacitación en competencias de gestión producto del impacto producido por el ingreso de las aerolíneas low- cost en el mercado aeronáutico latinoamericano y la capacitación en competencias de gestión en materia ambiental mostraron avances desde la coordinación del IPAC con las acciones de la Macrotarea de Capacitación.

53. A continuación indicó que, el IPAC ofrecerá a los diferentes Estados Miembros un

producto de consultoría aeronáutica y asesoramiento a las Autoridades que fiscalizan, regulan y gestionan las asignaciones de slots en los diferentes Estados miembros y no miembros del IPAC, con el objetivo de garantizar las adecuadas políticas públicas regulatorias y de contralor que se traduzcan en ventajas estratégicas y operativas para los diferentes actores. Agregó asimismo que, en materia de Capacitación en competencias de gestión ambiental, el IPAC se encuentra liderando acciones específicas relativas al tema, participando del Primer Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático, como también, liderando el proyecto de realización de un Seminario elaborado por excelentísimos expertos competentes en la materia y, diseñando un servicio de asesoramiento relativo al ingreso de los Estados Panamericanos al CORSIA.

54. Seguidamente, se refirió a la construcción del Inventario Regional de los Centros de Instrucción, se está realizando en conjunto con el Equipo Técnico del IPAC, en el marco del diagnóstico estratégico que está llevando a cabo. Los contactos con las Autoridades Aeronáuticas de El Salvador, Guatemala y Colombia, han permitido trabajar en el diseño de una base de datos referidos a diferentes actores de la comunidad aeronáutica, entre ellos, los Centros de Instrucción.

55. Finalizó su presentación destacando que, dentro del marco de las actividades referentes a capacitación, la autoridad aeronáutica de la República Argentina interactúa de forma coordinada con el IPAC detectando diferentes necesidades de instrucción y capacitación en materia de aviación civil, así como también, la brecha existente entre la oferta y la demanda en este ámbito.

Conclusión

56. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 3.3 del Orden del Día:

Avances del IPAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/08 – Argentina

57. El Delegado de Argentina presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/08, recordando que en la anterior reunión del GEPEJTA/38 se indicó que el marco normativo del IPAC se encontraba en la fase final de gestión en la Cancillería Argentina. Asimismo, se refirió a que durante la II Reunión del directorio del IPAC (Rio de Janeiro, Brasil, marzo de 2017) se eligió a la Señora Karla Rena como Directora, quien empezó a ejercer sus funciones el 1 de junio del presente año.

58. A continuación, indicó que dentro del marco del Convenio de Financiamiento, suscrito entre la ANAC de Argentina y la CLAC, en la actualidad se ha remitido la segunda cuota anual para acreditar en la cuenta de la CLAC. Asimismo, a partir del inicio de sus funciones, como Directora, se empezó el trabajo de formalización del Plan de Negocios del IPAC, con algunas acciones:

- a) Diseño de la estructura interna del organismo a través de la adquisición del dominio informático, el diseño de las herramientas informáticas entre ellas: página web (<http://www.wipac.aero>), hosting, casillas de correos electrónicos y el cumplimiento de la primera etapa en lo que a adquisición de hardware, se refiere. Asimismo se encuentra en proceso de consolidación la base de datos de actores relevantes de la comunidad aeronáutica como también el relevamiento de las 22 Autoridades Aeronáuticas de los países miembros del IPAC.
- b) Diseño de los procedimientos de funcionamiento internos. A través del relevamiento, descripción y análisis se elaboraron los manuales internos administrativos en materia de travel expenses, archivo digital y físico de todos los documentos atinentes a las actividades del organismo. 8. En consonancia con los ejes de la política de integración regional e internacional de la CLAC, se llevaron a cabo misiones que fueron estratégicamente diseñadas, como el caso del REINO DE ESPAÑA; planificadas a partir de eventos ya programados, como el caso de la REPÚBLICA DE GUATEMALA; y las generadas a partir de invitaciones especiales a participar,

como el caso de la REPÚBLICA DE COLOMBIA.

- c) Firma de diversos Convenios Marco de Colaboración Interinstitucional y Memorandum de Entendimiento. Actualmente se encuentran consolidados, en proceso de revisión final y posterior firma de las correspondientes Autoridades los documentos con la Universitat Politècnica de Valencia, Servicios y Estudios de la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica S.A. (Senasa), el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronautico y del Espacio y la Aviación Comercial, la Axencia de Innovación (Gain) de la Junta de Galicia y la Universidad Rey Juan Carlos.

59. Seguidamente, se refirió a que los productos y servicios del IPAC se habían diseñado en base a un proceso de diagnóstico estratégico en consonancia a las tendencias en investigación, desarrollo e innovación (I+D+I) que la comunidad aeronáutica latinoamericana posee como desafíos en un presente y futuro cercano, destacándose: el Curso para inspectores en vuelo del Sistema de Navegación Aérea, Capacitación en UAVS, Gerenciamiento estratégico de factores humanos, benchmarking de tasas y costos aeroportuarios, API/PNR, Implementación del plan de compensación y reducción del carbono CORSIA, Design Thinking, entre otros.

60. Durante el debate, el Delegado de Guatemala indicó que venía trabajando con el IPAC en la malla curricular para incluir temas como economía verde y de emisiones y un curso sobre el CORSIA. Por su parte, el Coordinador, en representación de El Salvador, sugirió tener en cuenta cursos de ejecución, en relación a la implementación de SMS, los mismos que deberían ser prácticos.

Conclusión

61. Sin más comentarios, se tomó nota de la información presentada y se encargó al Ponente que en el trabajo que desarrolla el IPAC, se tenga en cuenta lo expresado por el Representante de El Salvador.

Cuestión 4 del Orden del día:

Proyecto: Impulsar los Trabajos de los Grupos Técnicos Regionales
Macrotarea: Medio Ambiente

Cuestión 4.1 del Orden del día:

Informe del Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/13 – Guatemala

62. El Delegado de Guatemala presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/13, acerca del Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático, informando que dicho evento se realizó entre los días 18 y 21 de julio de 2017, con una asistencia de 120 representantes de las Autoridades de Aviación Civil, operadores aéreos, operadores aeroportuarios, asociaciones de líneas aéreas y aeropuertos, fabricantes de aeronaves, organismos internacionales y otros actores del sector aeronáutico mundial.

63. Asimismo, destacó los temas que se trataron durante el Simposio: a) sinergia interinstitucional, b) metodologías de cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero, c) plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional, d) combustibles alternativos para la aviación, e) innovación tecnológica y eficiencia en aeronaves y aeropuertos f) interacción del sector aéreo con las comunidades, g) creación de capacidades y h) iniciativas de sostenibilidad.

64. Terminó su presentación, expresando que una de las principales conclusiones del Simposio fue resaltar la importancia de establecer alianzas y cooperación entre Estados, industria y organismos internacionales, que permitan trabajar de manera conjunta en el impulso de iniciativas, las

cuales tendrán un mayor impacto al tener el respaldo de diferentes sectores. Otra importante conclusión, fue la creación de capacidades sobre los diferentes temas que se desarrollaron en el Simposio.

Conclusión

65. Sin comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Cuestión 4.2 del Orden del día:

Propuesta de la vision latinoamericana sobre los combustibles alternativos sostenibles para la aviación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/14 – Guatemala

66. El Delegado de Guatemala presentó la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/14, que se refería a la Propuesta de la vision Latinoamericana sobre los combustibles alternativos sostenibles para la aviación, recordando que en la anterior Reunión del GEPEJTA/38, Guatemala y Brasil, presentaron la nota de estudio CLAC/GE/38-NE/13, relacionada con la necesidad de presentar diferentes notas de estudio en la Segunda Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF2), que se desarrollará en la Ciudad de México entre el 11 y 13 de octubre del presente año.

67. Asimismo, recordó que en aquella oportunidad, se acordó que se reuniera el Grupo ad hoc sobre Medio Ambiente el día 17 de julio, previo al Primer Simposio Iberoamericano sobre Medio Ambiente, Aviación Civil y Cambio Climático realizado en la Ciudad de Guatemala; con el objetivo de discutir sobre las posibles notas de estudio que como región latinoamericana se puedan presentar en la Conferencia mencionada con anterioridad y que el Grupo volvió a reunirse en la Ciudad de Guatemala el día 17 de julio, ocasión en la que la Región, lamentablemente, estuvo representada únicamente por los Estados de Guatemala y Brasil; sin embargo la misma contó con la participación de representantes de los Estados Unidos, España, IATA y ALTA.

68. A continuación se refirió a que en dicha Reunión, su Estado presentó una Nota de estudio que contenía los cuatro puntos específicos en los que se desarrollará la CAAF2:

- Avances en materia de investigación y certificación de combustibles de aviación alternativos
- Programas de financiamiento y asistencia para combustibles de aviación alternativos
- Retos y formulación de políticas
- Definición de la visión de la OACI sobre los combustibles de aviación alternativos y los objetivos futuros.

69. Asimismo, dicha Nota proponía la elaboración de las siguientes Notas de estudio:

- Avances de la región latinoamericana en la investigación, desarrollo y certificación de combustibles alternativos para la aviación – cuestión 1 del orden del día.
- Necesidades de financiamiento en la región latinoamericana para el desarrollo e iniciativas relacionadas con los combustibles alternativos – cuestión 2 del orden del día.
- Visión latinoamericana sobre los combustibles alternativos para la aviación – cuestión 4 del orden del día.

70. Finalmente expresó que, consideraba necesario poner en conocimiento al Grupo de Expertos, que la OACI mediante la nota de estudio CAAF/2-WP/11 , amplió los puntos que se discutirán en cada una de las cuestiones del orden del día como se detallaba en la tabla adjunta.

71. El Delegado de Chile, en el debate expresó que en su país el tema de los combustibles era privado, por tanto, esta materia no estaba al alcance de la Autoridad Aeronáutica.

Conclusión

72. Sin más comentarios, el GEPEJTA tomó nota de la información presutada.

Cuestión 4.3 del Orden del día:

Avances en la implementación del plan de compensación y Reducción del carbón para la aviación internacional (CORSA)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/15 – Guatemala

73. El Experto de Guatemala presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/15 acerca del Plan de compensación y reducción del carbon para la aviación civil internacional y su implementación, un tema discutivo en diferentes foros del sector aeronáutico, con impacto en aristas económica, social y ambiental. Las preocupaciones en torno a este tema giran alrededor de los siguientes items:

- a) Falta de conocimiento sobre los mecanismos de implementación del CORSIA, ya que a la fecha los Estados que no tienen acceso a los documentos del CAEP, desconocen el contenido de los SARP's y los manuales técnicos y de apoyo que se están elaborando al respecto. Lo que ha generado incertidumbre a los Estados ya que estén o no estén como voluntarios a participar deben cumplir con requerimientos de monitoreo, reporte y verificación
- b) Necesidad de creación de capacidades en los Estados y operadores aéreos relacionados con los sistemas de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV), registros y criterios de unidades de emisión (EUC)
- c) Falta de coordinación interinstitucional e intersectorial a lo interno de los países, en relación a la implementación del CORSIA

74. A continuación se refirió a la presentación realizada por la Sra. Hupe, Directora de Medio Ambiente de la OACI, el CAEP ha trabajado en el SARP específico para el CORSIA, la misma que constaba de dos partes. La primera contiene una serie de definiciones, abreviaturas y símbolos y la segunda incluye aspectos administrativos, del sistema de monitoreo, reporte y verificación (MRV), requerimientos de compensación y reducción de emisiones provenientes del uso de combustibles sostenibles para la aviación, unidades de emisión y registros.

75. Agregó además que, se había elaborado un Manual Técnico Ambiental (Environmental Technical Manual – ETM), el cual contiene los procedimientos para demostrar el cumplimiento con el CORSIA, ampliando la información sobre la aplicabilidad y orientaciones sobre el MRV, cálculo de requerimientos de compensación durante las diferentes fases, orientaciones sobre las unidades de misión y verificación, y por último aspectos administrativos sobre alianzas en el marco del CORSIA. También indicó que se están elaborando diferentes documentos de soporte, los cuales hacer referencia tanto al SARP como al ETM.

76. Finalmente, se refirió a que era evidente un avance significativo de la OACI en la elaboración de los SARP's y documentos de orientación y soporte, tal como se visualiza en la imagen 1, sin embargo también existe la incertidumbre en los Estados al no tener acceso a dichos documentos, por lo que es sumamente importante que los Estados latinoamericanos presentes en el CAEP, informen sobre su contenido o buscar los mecanismos necesarios con la OACI de manera que se pueda tener acceso. Además, que la creación de capacidades es un eje fundamental en la implementación del CORSIA, por lo que debe establecerse de manera urgente un programa de capacitación y difusión estandarizado que permita a los Estados tener acceso a la información. Para lo cual se deben tomar en cuenta la capacidad instalada en los centros de instrucción presentes en la región latinoamericana como el ICCAE e IPAC, así como generar lazos de cooperación extraregionalmente con Estados que apoyan a la región como Estados Unidos o España para tener acceso a los programas de capacitación que desarrollen.

77. Durante el debate, el Delegado de Argentina comentó que el IPAC se encontraba ya tabajando en ese tema, por lo que se acordó encargar al IPAC realizar acercamientos con el ICCAE de España para que trabajaran conjuntamente en un solo curso.

Conclusión

78. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y encargó al Ponente de Capacitación, informar al IPAC para que realice los acercamientos con el ICCAE de España, de tal forma que puedan trabajar conjuntamente en un solo curso.

Cuestión 6 del Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del Orden del Día:

Evaluación de las tareas del GEPEJTA y Adecuación al Plan Estratégico

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/03 – Secretaría

79. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/03, en la que hacía referencia a la evaluación de las tareas del GEPEJTA y su adecuación al Plan Estratégico de la CLAC, recordando los antecedentes del trabajo. Destacando principalmente que, en su última reunión el GRUGES trabajó en la modificación de iniciativas realizando un ejercicio modelo para determinar la complejidad en la elaboración de las fichas correspondientes. Sin embargo, posteriormente los Estados manifestaron tener dificultades en la elaboración de las fichas y acordaron que los Estados que tengan a su cargo las Macrotareas, exploren alternativas para incluirlas en el nuevo Plan Estratégico y envíen los borradores y las fichas correspondientes a la Secretaría, a más tardar el 31 de julio del presente año para discutirlos en la presente reunión del GRUGES. Adicionalmente, se consideró necesario que en la próxima reunión del GRUGES (Lima, Perú, septiembre de 2017), se hagan las modificaciones necesarias al Plan Estratégico, de tal forma que éstas puedan ser aprobadas en la Asamblea Extraordinaria de noviembre (Argentina).

80. Asimismo, agregó que la Secretaría aún no había recibido las fichas de los Responsables y Puntos Focales de los Proyectos y Macrotareas y consideraba que aún subsistían las dificultades para armonizar las “Iniciativas y Tareas en el nuevo Plan Estratégico”, razón por la cual se había creído conveniente presentar la Nota de estudio, a efectos que los miembros del GEPEJTA analicen el Plan de trabajo de Macrotareas 2017-2018, sus tareas y Grupos ad hoc e intercambien puntos de vista para sugerir la mejor alternativa que le permita al GRUGES armonizar dichas tareas con el Plan Estratégico y desarrollar las fichas correspondientes.

81. Terminó su presentación indicando que, de igual forma, la Secretaría consideraba necesario que el GEPEJTA evalúe el procedimiento a seguir para incluir en el Plan Estratégico las denominadas “Tareas Emergentes”, es decir, aquellas que se presentan en cualquier momento en el transcurso del bienio y requieren de análisis para adoptar una posición regional o promulgar una Decisión, si fuera el caso.

82. Durante el debate, la Delegada de Cuba informó que tenía problemas en la elaboración de las fichas, pues no se lograba visualizar cómo se podría armonizar las tareas en un nuevo esquema de proyectos, teniendo en cuenta que esto implicaba involucrar a Especialistas de diferentes materias y consideró importante que sea el GEPEJTA el que le dé seguimiento a su propio trabajo, en función de los índices de rendimiento. Recordó además que, el GRUGES inicialmente era un Grupo *ad hoc* del GEPEJTA y que parecería que las tareas que desarrolla el GEPEJTA se venían debilitando. Asimismo, observó que el separar las Reuniones implicaba doble esfuerzo económico y era difícil para su Administración participar en reuniones diferentes.

83. Por su parte, el Experto de Argentina concordó con lo expresado por Cuba, destacando

que la multiplicación de actividades debilitaba la gestión y trabajo que desarrolla el GEPEJTA, Grupo que consideraba es el motor de la CLAC.

84. Finalmente, el Representante de Guatemala expresó que en la anterior reunión del GRUGES, no fue posible realizar el trabajo encomendado pues no se encontraba forma de compatibilizar temas incompatibles. Destacó asimismo que, la estructura y orden lógico de las Macrotareas, había funcionado adecuadamente en la CLAC y el nuevo esquema, dejaba de lado el marco integral generando una dispersión de los temas y expresó la necesidad de fortalecer el sistema de las Macrotareas.

Conclusión

85. Sin más comentarios, el GEPEJTA acordó trasladar lo expresado en el debate, a conocimiento GRUGES y Comité Ejecutivo.

Cuestión 6.2 del Orden del Día:

XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/05 – Chile

86. El Delegado de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/39-NE/05, en ella se refirió a que, entre los días 25 y 28 de septiembre de 2017, se llevaría a cabo en Santiago, en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, las “XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial”, organizadas en conjunto con el Instituto Iberoamericano de la especialidad, que contarán con la participación de destacados juristas que revisarán temas como “Desafíos del Modelo Low Cost para Sudamérica”, “Derechos de los pasajeros y usuarios de aeropuertos”, “Nuevas amenazas de la seguridad aérea”, “Trabajo aéreo mediante aviación convencional y con drones”, “Derecho Internacional y derechos internos en materia de navegación aérea” y “El derecho espacial frente a UNISPACE +50. Viena 2018”. Agregó asimismo que, este evento serviría como escenario para realizar un homenaje póstumo al amigo y colega Sr. Álvaro Lisboa, distinguido jurista chileno fallecido el año pasado, dejando un valioso legado en el estudio y la práctica del Derecho Aeronáutico.

Conclusión

87. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada.

Clausura

88. El Coordinador y el Secretario de la CLAC, agradecieron a los participantes por el trabajo desarrollado, el apoyo recibido por parte del personal y la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador, al personal de la Secretaría, procediendo a clausurar la reunión.


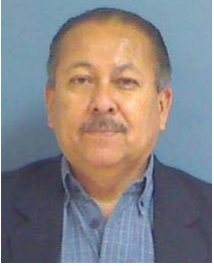


COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL





GEPEJTA/39

(San Salvador, El Salvador, 15 al 17 de agosto de 2017)






LISTA DE PARTICIPANTES	
ESTADOS MIEMBROS	
<u>ARGENTINA</u>	
<p>HERNAN ADRIAN GOMEZ Director Nacional de Transporte Aéreo Administración Nacional de Aviación Civil – ANAC Azopardo 1405, Piso 9 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5941 3111/12 E: hagomez@anac.gob.ar</p>	
<u>CHILE</u>	
<p>EDUARDO VILLALOBOS Director de Planificación Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC Miguel Claro 1314, Providencia Santiago de Chile, Chile T: (562) 2439 2000 E: evillalobos@dgac.cl</p>	
<p>DAVID DUEÑAS Jefe Departamento Legal Junta de Aeronáutica Civil – JAC Calle Moneda 1020, Piso 4, Santiago de Chile, Chile T: (56 2) 2519 0900 E: dduenas@mtt.gob.cl</p>	
<p>MACARENA ROA Abogada Junta de Aeronáutica Civil – JAC Calle Moneda 1020, Piso 4, Santiago de Chile, Chile T: (56 2) 2519 0900 E: mroa@mtt.gob.cl</p>	
<u>CUBA</u>	



<p>ADYS SÁNCHEZ AGÜERO Jefa del Departamento de Asesoría Legal Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (53 7) 838 11031 E: adys.sanchez@iacc.avianet.cu</p>	
<p>ABEL PEREZ Especialista Aeronáutico en Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba - IACC Calle 23 n° 64, La Rampa La Habana, Cuba T: (53 7) 838 11031 E: abel.perez@iacc.avianet.cu</p>	
<u>EL SALVADOR</u>	
<p>JORGE PUQUIRRE Director Ejecutivo Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 256 54401 E: jpuquirre@aac.gob.sv</p>	
<p>YANIRA CRUZ Asesora Legal del Consejo Directivo Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 654 404 E: yaniracruzsanchez@gmail.com</p>	
<p>JAVIER ASCENCIO Sub Director de Seguridad de Vuelo Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4438 E: jascencio@aac.gob.sv</p>	
<p>KATHERIN MARTINEZ Analista de Organización, Métodos y Regulaciones Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 7487 7555</p>	

E: kmartinez@aac.gob.sv	
MAURICIO RODAS SDNA Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4462 E:mrodas_bakon54@hotmail.com	
GLADYS GUARDADO Jefa de Registro Aeronáutico Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4413 E: gguardado@aac.gob.sv	
HOMERO MORALES Jefe de Organización, Métodos y Regulaciones Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4416 E: hmorales@aac.gob.sv	
MARIA JOSE MANCIA Colaborador Jurídico Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4490 E: mmancia@aac.gob.sv	
ANDREA LOPEZ Gerente Legal Interina Autoridad de Aviación Civil – AAC Carretera Panamericana Km. 9 ½ Blvd. Ejército, Ilopango San Salvador, El Salvador T: (503) 2565 4410 E: alopez@aac.gob.sv	
<u>GUATEMALA</u>	

<p>GIOVANNI TOBAR Asesor en Medio Ambiente Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC 9na. Avenida 14-75, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 4211 2222 E: giovatoba@gmail.com</p>	
<p>LUIS ORLANDO MONTUFAR Gerente de Transporte Aéreo Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC 9na. Avenida 14-75, Zona 13 Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (502) 2321 5310 E: luis.montufar@dgac.gob.gt</p>	
<p><u>NICARAGUA</u></p>	
<p>RÓGER MARTÍNEZ Asesor Legal Transporte Aéreo Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil - INAC Km 11 1/2 Carretera Norte Managua, Nicaragua T: (505) 2 276 8580 E. alegal2@inac.gob.ni / capacitacion@inac.gob.ni</p>	
<p><u>PARAGUAY</u></p>	
<p>ALLISON COLMAN Gerente de REGulación de Servicios Aéreo Comerciales Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Av. Mcal. López Esq. 22 de setiembre Edif. Min. Def. Nacional 3er piso T: (595) 21 213 365 E: marielcolman2@hotmail.com</p>	
<p>SUSANA AGUILERA Asesora Jurídica Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC Avenida Mariscal F. S. López y 22 de Setiembre, 3er. Piso Ministerio de Defensa Asunción, Paraguay T: (595) 21 204205 E: susy_aguilera@hotmail.com</p>	
<p><u>PANAMÁ</u></p>	

<p>ROBERT KATZ Sub Director Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Albrook, Ave. Canfield, Edificio 870 Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9400 E: robertkatz@aeronautica.gob.pa</p>	
<p>ENRIQUE HERRERA oordinador de Relaciones Internacionales y Reglamentación de Transporte Aéreo Autoridad Aeronáutica Civil – AAC Albrook, Edificio 805, 1er Piso Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 501 9073 F: (507) 501 9040 E: eherrera@aeronautica.gob.pa</p>	
<p><u>REPÚBLICA DOMINICANA</u></p>	
<p>BERNARDA FRANCO Encargada del Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 Ext. 239 E: bernardadejesus@hotmail.com / bfranco@jac.gob.do</p>	
<p>JORGE PEÑA Encargado del Departamento Jurídico Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 258 9600 E: jorgepena@hotmail.com</p>	
<p>RODY HERRERA Asistente del Departamento de Transporte Aéreo Junta de Aviación Civil - JAC Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue Santo Domingo, República Dominicana T: (1 809) 689 4167 E: rherrera@jac.gob.do</p>	
<p><u>VENEZUELA</u></p>	

<p>FREDDY BOLBOA Gerente de Relaciones Bilaterales y Multilaterales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 6 Caracas, Venezuela T: (58 212) 2277 4576 E: f.bolboa@inac.gob.ve / bolboa79@gmail.com</p>	
<p>MANUEL MEZA Profesional en Derecho II Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 6 Caracas, Venezuela T: (58 424) 879 5731 E: manuel.meza@inac.gob.ve / mmeza865@hotmail.com</p>	
<p>MAIDA SEVILLA Coordinadora de Operaciones Internacionales Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – INAC Av. José Félix Sosa con Av. Luis Roche, Urb. Altamira Sur, Torre Británica de Seguros, Piso 6 Caracas, Venezuela T: (58 212) 250 8528 E: maidasevilla@hotmail.com</p>	
ESTADOS NO MIEMBROS	
<u>ESTADOS UNIDOS</u>	
<p>CARL N. JOHNSON Senior Representative Federal Aviation Administration – FAA US Embassy Panama Ciudad de Panamá, Panamá T: (507) 6617 8633 E: Carl.n.johnson@faa.gov</p>	
ORGANISMOS INTERNACIONALES	
<u>IFALPA</u>	
<p>MARIA FLORENCIA DOVICH Legal Counsellor RVP SAM SOUTH IFALPA Lezica 4031 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 4958 5114 E: legales@apla.org.ar</p>	

<p>JUAN PABLO MAZZIERI Comisión Directiva RVP SAM SOUTH IFALPA Lezica 4031 Buenos Aires, Argentina T: (54 11) 5111 6938 E: juanpimaz@mc.com</p>	
<u>ALTA</u>	
<p>GONZALO YELPO Director Legal Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA 6355 NW 36th St., Suite 601, Miami FL. 33166, USA T: (1 786) 388 0222 E: gyelpo@alta.aero</p>	
<u>INSTIBAEROSPA</u>	
<p>GLORIA CASTRO Miembro titular / Vocal de la Junta Directiva / Corresponsal Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Espacio y de la Aviación Comercial Tegucigalpa, Honduras T: (504) 9798 1001 E: consultoriacastrasoc@yahoo.com / gloria_a_castro@yahoo.com.mx</p>	
<p>GLORIA ALVARADO Miembro titular Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Espacio y de la Aviación Comercial Tegucigalpa, Honduras T: (504) 9991 9336 E: caridad_alvarado@yahoo.com</p>	
<p>ALFONSO NOVALES Observador Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Espacio y de la Aviación Comercial Ciudad de Guatemala, Guatemala T: (581) 5966 2253 E: anovales@novales.com.gt</p>	